EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

PŘÍLOHA

návrhu rozhodnutí Rady

o postoji, který má být zaujat jménem Unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví v souvislosti s oznámením rozdílů oproti přílohám 1, 3 a 4, příloze 6 částem I, II a III, příloze 10 svazkům I a II, příloze 11, příloze 14 svazkům I a II, příloze 15 a příloze 16 svazkům I, II a III Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a v Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví v souvislosti s přijetím změn č. 46 a 39 přílohy 6 části I a II uvedené úmluvy, pokud jde o odklad budoucího požadavku na vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) s délkou záznamu 25 hodin s cílem vyvarovat se neúmyslných důsledků kvůli mimořádným opatřením souvisejícím s onemocněním COVID-19

PŘÍLOHA

Rozdíly, které mají být oznámeny Mezinárodní organizaci pro civilní letectví v souvislosti s řadou přijatých změn příloh Chicagské úmluvy

1. ROZDÍLY, KTERÉ MAJÍ BÝT OZNÁMENY

Rada ICAO na svém 219. zasedání, které probíhalo ve dnech 2. až 20. března 2020, přijala řadu změn různých příloh Chicagské úmluvy, a to v oblasti bezpečnosti, životního prostředí a letové navigace. V této souvislosti a s ohledem na příslušné právní předpisy Unie se ICAO oznámí následující rozdíly.

1.1. Změna č. 176 přílohy 1 o způsobilosti leteckého personálu

Oznámí se rozdíly

1.2. Změna č. 79 přílohy 3 Meteorologie

Oznámí se rozdíly

1.3. Změny č. 44, 37, 23 částí I, II a III přílohy 6 Provoz letadel

Část I: Oznámí se rozdíly
Část II: Oznámí se rozdíly
Část III: Oznámí se rozdíly

1.4. Změna č. 92 přílohy 10 o civilní letecké telekomunikační službě, svazky I a II

Svazek I: Oznámí se rozdíly
Svazek II: Oznámí se rozdíly

1.5. Změna č. 52 přílohy 11 Letové provozní služby

Oznámí se rozdíly

1.6. Změny č. 15 a 9 přílohy 14 Letiště, svazky I a II

Svazek I: Oznámí se rozdíly
Svazek II: Oznámí se rozdíly

1.7. Změna č. 41 přílohy 15

Oznámí se rozdíl

1.8. Změny č. 13, 10 a 1 přílohy 16 Ochrana životního prostředí, svazky I, II a III

Svazek I: Oznámí se rozdíly
Svazek II: Oznámí se rozdíly
Svazek III: Oznámí se rozdíly

2. PODROBNOSTI O ROZDÍLECH, KTERÉ SE OZNÁMÍ

2.1. Změna č. 176 přílohy 1 o způsobilosti leteckého personálu

2.1.1. Popis

Změna vychází z doporučení vypracovaných pracovní skupinou ICAO pro výcvik a hodnocení založené na kvalifikovanosti (CBTA-TF) a sekretariátem ICAO a týká se harmonizace se změnou č. 5 Postupů pro letové navigační služby – výcvik (PANS-TRG, dokument 9868) a nových definic, aktualizuje požadavky na dispečery letecké dopravy / letové dispečery, stanoví změnu ustanovení týkajících se letadel s pohonem vztlaku a odklad jejich použitelnosti a zavádí ustanovení o školitelích řízení letového provozu na pracovišti.

2.1.2. Příslušné právo Unie

Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011[1]

Nařízení Komise (EU) 2015/340[2]

2.1.3. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 176 přílohy 1

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
KAPITOLA 1. DEFINICE A VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PLATNÁ PRO PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI 1.1 Definice kvalifikovanost, prvek kvalifikovanosti, celek kvalifikovanosti, řízení chyb, kritéria výkonnosti, zvládání hrozeb.	C	Nařízení (EU) č. 1178/2011 zahrnuje tyto definice dle přílohy ICAO 1, 12. vydání z roku 2018. Nařízení (EU) 2015/340 uvedené definice nezahrnuje.	Pro vyřešení redakčních otázek se plánuje přijetí změny nařízení (EU) č. 1178/2011 jako bod RMT.0587 „Pravidelná aktualizace předpisů týkajících se výcviku pilotů, prověřování a přezkušování a souvisejícího dohledu“. Změna nařízení (EU) 2015/340 bude zvážena v budoucnosti v rámci úkolu RMT.0668 „Pravidelná aktualizace pravidel vydávání průkazů způsobilosti řídícím letového provozu“.

[1] Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1.
[2] Úř. věst. L 63, 6.3.2015, s. 1.

KAPITOLA 1. DEFINICE A VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PLATNÁ PRO PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI 1.1 Definice výcvik a hodnocení založené na kompetentnosti, standard kvalifikovanosti, podmínky, kompetenční rámec ICAO, monitorování, pozorovatelné chování (OB), pilot letící (PF), pilot monitorující (PM)	C	Nařízení EU tyto definice nezahrnují.	Plánuje se přijetí změny nařízení (EU) č. 1178/2011 v rámci úkolu RMT.0587 „Pravidelná aktualizace předpisů týkajících se výcviku pilotů, prověřování a přezkušování a souvisejícího dohledu“.
2.4.3 Specifické požadavky pro vydání kvalifikace pro kategorii letounů 2.4.3.1 Zkušenosti 2.4.3.1.1 Započítání je omezeno na maximálně 20 hodin.	A	Článek FCL.315 CPL společně s dodatkem 3 k příloze I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011 umožňuje započtení nejvýše 10 hodin.	
1.2.8.2 a DOPLNĚK 2. SCHVÁLENÁ ORGANIZACE PRO VÝCVIK 3. Výcvikové programy	B	Nezbytnou flexibilitu výcvikových programů zajišťují články FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL a FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, dodatek 3 k příloze I, dodatek 5 k příloze I a dodatek 6 k příloze I (část FCL) nařízení Komise (EU) 2011/1178 o způsobilosti letecké posádky.	

HLAVA 4 PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE LETECKÉHO POZEMNÍHO PERSONÁLU 4.4 Průkaz způsobilosti řídícího letového provozu 4.4.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti 4.4.1.3 Zkušenosti 4.4.1.3.1	C	Nařízení (EU) 2015/340 neobsahuje požadavek o tříměsíční službě.	Změna nařízení (EU) 2015/340 bude zvážena v rámci úkolu RMT.0668 „Pravidelná aktualizace pravidel vydávání průkazů způsobilosti řídícím letového provozu“. Očekává se, že oznámení o navrhované změně (NPA) bude vydáno do konce roku 2020.
4.4.1.3.2	A	Nařízení (EU) 2015/340 řeší zmiňovaný standard podrobným způsobem, pokud jde o zkušenosti a výcvik instruktorů provozního výcviku.	Nepředpokládá se žádná změna části ATCO nařízení (EU) 2015/340.
4.5 Kvalifikace řídícího letového provozu 4.5.2 Požadavky na kvalifikace řídícího letového provozu 4.5.2.2 Zkušenosti 4.5.2.2.1 písm. b)	B	Část ATCO nařízení (EU) 2015/340 řeší zmiňovaný standard, aniž by ukládala další povinnost.	Nepředpokládá se žádná změna části ATCO nařízení (EU) 2015/340.
4.5.2.2.1 písm. c)	C	Předpisy EU nevyžadují zkušenosti/výcvik pro přibližovací řízení přehledové.	Předpokládá se, že standard bude řešen v souvisejících přijatelných způsobech průkazu (AMC) k části ATCO nařízení (EU) 2015/340 v rámci úkolu RMT.0668 „Pravidelná aktualizace pravidel vydávání průkazů způsobilosti řídícím letového provozu“. Očekává se, že oznámení o navrhované změně (NPA) bude vydáno do konce roku 2020.

4.5.2.2.2	B	Část ATCO nařízení (EU) 2015/340 nevyžaduje, aby žádost o kvalifikaci byla podána do šesti měsíců po nasbírání zkušeností. To samé nařízení však vyžaduje, aby práva byla vykonána v rámci časového limitu, jenž nepřesáhne 90 dní. Pravidlo ATCO zmiňuje jeden rok, kdy držitel průkaz způsobilosti řídícího letového provozu-žáka nezačal vykonávat práva vyplývající z uvedeného průkazu způsobilosti do jednoho roku od data jeho vydání nebo přerušil výkon těchto práv na dobu delší jednoho roku. Žák či žákyně může zahájit výcvik pro danou kvalifikaci nebo v něm pokračovat až po zhodnocení předchozí odborné způsobilosti z hlediska, zda nadále splňuje požadavky pro danou kvalifikaci, a po splnění všech požadavků výcviku, které z tohoto hodnocení vyplývají.	

1.2. Změna č. 79 přílohy 3 Meteorologie

1.2.1. Popis

Změna, jež vyplynula ze čtvrté schůze Meteorologického panelu (METP/4), se týká modelu pro výměnu meteorologických informací ICAO (IWXXM), mezinárodní služby pro sledování vulkanického popelu v letových cestách (IAVW), světového oblastního předpovědního systému (WAFS) a zpráv SIGMET, AIRMET a GAMET[3].

[3] O zprávách AIRMET a SIGMET je řeč v nařízení (EU) 2017/373. Jde o informace o určitých povětrnostních podmínkách určené pro uživatele vzdušného prostoru.

Zprávy GAMET jsou definovány v předpisech ICAO. Jde o oblastní předpovědi ve zkratkovém jednoduchém jazyce pro letovou informační oblast nebo její část, které jsou určené pro lety v nízkých letových hladinách; vypracovává je meteorologická služebna určená dotčeným meteorologickým úřadem a vyměňuje si je s meteorologickými služebnami v sousedních letových informačních oblastech na základě dohody mezi dotčenými meteorologickými úřady. V předpisech EU je na tyto zprávy odkazováno pojmem „oblastní předpověď pro lety v nízkých hladinách“ definovaným v příloze I (Definice) nařízení (EU) 2017/373.

1.2.2. Příslušné právo Unie

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[4]

1.2.3. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 79 přílohy 3

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, hlava 1. 1.1 „Definice“ „Poradenské centrum pro vulkanický popel (VAAC)“	C	V předpisech EU definice „poradenského centra pro vulkanický popel (VAAC)“ zahrnuje větu „který je následkem vulkanické erupce“.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude vypuštěna věta „který je následkem vulkanické erupce“ a definice „poradenského centra pro vulkanický popel (VAAC)“ bude odpovídat změně ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, hlava 3. 3.4 „Meteorologické výstražné služby“ Nové ustanovení 3.4.4	C	Doporučení, aby meteorologické výstražné služby (MWO) koordinovaly informace SIGMET se sousedícími meteorologickými výstražnými službami, není v předpisech EU zahrnuto.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude zahrnut požadavek odpovídající požadavku ve změně ICAO č. 79 a že bude v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, hlava 3. 3.7 „Poradenská centra pro tropické cyklony“; ustanovení 3.7 písm. b).	C	Pravidla EU nezahrnují požadavek stanovující zahrnutí změn intenzity během doby pozorování (tropické cyklony).	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude zahrnut požadavek stanovující zahrnutí změn intenzity během doby pozorování (tropické cyklony) a že bude v souladu se změnou ICAO č. 79.

[4] Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1.

PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 1. „Vzory map a formulářů“; model VAG a model SVA).	C	Předpisy EU nezahrnují aktualizované vzory (příklady) map zobrazujících projekce souřadnicových systémů Mercator a Polar Stereographic pro informační zprávy o vulkanickém popelu v grafickém formátu, ani pro informace SIGMET v grafickém formátu.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že budou zahrnuty aktualizované vzory (příklady) map zobrazujících projekce souřadnicových systémů Mercator a Polar Stereographic, které budou v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, 1.2 „Výškové předpovědi v uzlových bodech“, ustanovení 1.2.1	C	V předpisech EU existují u tohoto ustanovení následující rozdíly: 1) je obsažena zmínka o turbulenci větru v „bezoblačném ovzduší“ a „v oblačnosti“; 2) pořadí síření předpovědí je pořadí jejich tvorby a 3) doba, během které má být šíření předpovědí dokončeno, je šest hodin po standardním čase pozorování.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že tato změna bude zahrnovat 1) vypuštění výrazů „v bezoblačném ovzduší“ a „v oblačnosti“; 2) vypuštění určeného pořadí šíření a 3) dokončení šíření do pěti hodin, a že bude v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, 1.2 „Výškové předpovědi v uzlových bodech“, ustanovení 1.2.2 písm. g)	C	Předpisy EU nezahrnují nové vrstvy turbulence větru na letových hladinách 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa).	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že budou zahrnuty nové vrstvy turbulence větru na letových hladinách 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), včetně souvisejících poznámek, a že budou v souladu se změnou ICAO č. 79.

PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, 1.3 „Předpovědi jevů význačného počasí (SIGWX)“, ustanovení 1.3.1.1	C	Předpisy EU stanoví, že doba, během které je šíření předpovědí jevů význačného počasí (SIGWX) ukončeno, nesmí přesáhnout devět hodin po standardním čase pozorování.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude zahrnut požadavek stanovující dokončení šíření do sedmi hodin za běžného provozu a do devíti hodin po standardním čase pozorování během záložního provozu a že bude v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, 1.3 „Předpovědi jevů význačného počasí (SIGWX)“, ustanovení 1.3.1.3	C	Předpisy EU, s přihlédnutím k odložené použitelnosti změny ICAO (4. listopadu 2021), neobsahují požadavek, aby světová oblastní předpovědní centra vydávala předpovědi SIGWX ve tvaru kódu IWXXM.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude zahrnut požadavek v souladu se změnou ICAO č. 79, aby světová oblastní předpovědní centra (WAFC) vydávala předpovědi SIGWX ve tvaru kódu IWXXM.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, 2.1 „Využívání produktů světového oblastního předpovědního systému (WAFS)“, ustanovení 2.1.2	C	V předpisech EU není toto ustanovení provedeno. S ohledem na odloženou použitelnost změny ICAO (4. listopadu 2021) tudíž předpisy EU neuvádí požadavky, aby letištní meteorologické služebny dekódovaly údaje ve tvaru kódu IWXXM získané od center WAFC do standardních tabulek systému WAFS.	Článek MET.TR.215 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373 výslovně neuvádí využívání produktů systému WAFS používaných v případě meteorologických informací poskytovaných pro účely letecké dokumentace. V tomto ohledu se nepředpokládá žádná změna nařízení (EU) 2017/373.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, 2.2 „Oznámení pro WAFC týkající se význačných neshod“, ustanovení 2.2	C	Předpisy EU s ohledem na odloženou použitelnost změny ICAO (4. listopadu 2021) neuvádí žádné požadavky, aby letištní meteorologické služebny, které používají údaje ve tvaru kódu IWXXM získané od dotčeného centra WAFC, oznamovaly význačné neshody.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude zahrnut požadavek v souladu se změnou ICAO č. 79, podle kterého bude poskytovatel meteorologických služeb (nejen letištní meteorologické služebny), který používá údaje ve tvaru kódu IWXXM, povinen informovat dotčené centrum WAFC o význačných neshodách.

PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, Tabulka A2-1 „Schéma (template) pro informační zprávu o vulkanickém popelu“	C	Schéma v předpisech EU nezahrnuje ustanovení týkající se odkazů na pojem „UNKNOWN“ v případě prvku „Stát nebo region“. Odkazy na: nadmořskou výšku (povrchu) „SFC“ a pojem „UNKNOWN“ v prvku „Nadmořská výška vrcholu“ nejsou zahrnuté. Příklady a poznámky pod čarou, které se vztahují k vulkanickému popelu typu „RE-SUSPENDED“, nejsou zahrnuty.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž mají být zahrnuta ustanovení týkající se odkazů na pojem „UNKNOWN“ v prvku Stát nebo region, nadmořskou výšku (povrchu) „SFC“ a pojem „UNKNOWN“ v prvku „Nadmořská výška vrcholu“ a příklady zahrnující vulkanický popel typu „RE-SUSPENDED“, což bude v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, Příklad A2-1 „Informační zpráva o vulkanickém popelu“	C	Předpisy EU nezahrnují změnu na „číslo sopky“ v příkladu.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude zahrnuta změna „číslo sopky“ v příkladu, což bude v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, Tabulka A2-2 „Schéma (template) pro informační zprávu o tropických cyklonách“	C	V předpisech EU toto schéma nezahrnuje: 1) ustanovení pro zahrnutí změny intenzity v době pozorování tropické cyklony; 2) zahrnutí možnosti „NIL“ s ohledem na pozorovaný oblak typu kumulonimbus (CB).	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekávají ustanovení pro zahrnutí změny intenzity během doby pozorování tropické cyklony a také zahrnutí možnosti „NIL“ s ohledem na pozorovaný oblak typu kumulonimbus (CB), a tato změna bude v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, Příklad A2-2 „Informační zpráva o tropických cyklonách“	C	Aktualizovaný příklad v předpisech EU nezahrnuje položku o změně intenzity během doby pozorování tropické cyklóny.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude zahrnuta položka o změně intenzity během doby pozorování tropické cyklony a že tato změna bude v souladu se změnou ICAO č. 79.

PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 2, Tabulka A2-3 „Schéma (template) pro informační zprávu o kosmickém počasí“	C	Předpisy EU v současnosti nezahrnují funkci center pro kosmické počasí – a tudíž ani tabulku A2-3.	Agentura EASA bude nadále sledovat vývoj ustanovení o kosmickém počasí. V současnosti neexistuje očekávaný časový rámec pro zahrnutí funkce center pro kosmické počasí do předpisů EU.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 3, Tabulka A3-2 „Schéma (template) pro zprávy pro METAR a SPECI“	C	V předpisech EU se výslovně nepoužívá lomítko („/“) pro označení „chybějících dat“.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že dojde ke zvážení použití lomítka („/“) pro označení „chybějících dat“ v předpisech EU.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 4, 2.6 „Turbulence“, ustanovení 2.6.2	C	Hlava 5 a doplněk 4 k příloze ICAO 3 nejsou provedeny do nařízení EU.	Na ustanovení o hlášení turbulence v souvislosti s „intenzitou rozpadu turbulentních vírů“ (EDR) se bude vztahovat prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 (SERA), které řeší pozorování a hlášení z letadla hlasovým spojením, bude provedeno v rámci úkolu RMT 0476 Pravidelná aktualizace pravidel SERA. V rámci budoucího úkolu souvisejícího s provozem datových spojů budou zvážena rovněž ustanovení týkající se komunikace prostřednictvím datového spoje.

PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 4, 2.6 „Turbulence“, ustanovení 2.6.3	C	Hlava 5 a doplněk 4 k příloze ICAO 3 nejsou provedeny do nařízení EU.	Na ustanovení o hlášení turbulence v souvislosti s „intenzitou rozpadu turbulentních vírů“ (EDR) se bude vztahovat prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 (SERA), které řeší pozorování a hlášení z letadla hlasovým spojením, bude provedeno v rámci úkolu RMT 0476 Pravidelná aktualizace pravidel SERA. V rámci budoucího úkolu souvisejícího s provozem datových spojů budou zvážena rovněž ustanovení týkající se komunikace prostřednictvím datového spoje.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 4, Tabulka A4-1 „Schéma (template) pro mimořádná hlášení z letadel (pomocí datového spoje letadlo–země)	C	Hlava 5 a doplněk 4 k příloze ICAO 3 nejsou provedeny do nařízení EU.	Na ustanovení o hlášení silných prachových vichřic se bude vztahovat prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 (SERA), které řeší pozorování a hlášení z letadla hlasovým spojením, bude provedeno v rámci úkolu RMT 0476 Pravidelná aktualizace pravidel SERA. V rámci budoucího úkolu souvisejícího s provozem datových spojů budou zvážena rovněž ustanovení týkající se komunikace prostřednictvím datového spoje.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 5, 4.4 „Výměna a šíření oblastních předpovědí pro lety v nízkých hladinách“, nové ustanovení 4.4.2	C	Předpisy EU se nezmiňují o šíření oblastních předpovědí pro lety v nízkých hladinách do internetových služeb letecké pevné služby.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že v souladu se změnou ICAO č. 79 bude zahrnuto šíření oblastních předpovědí pro lety v nízkých hladinách do internetových služeb letecké pevné služby.

PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 6, 4.2 „Kritéria týkající se jevů obsažených ve zprávách SIGMET a AIRMET a mimořádných hlášeních z letadel (spoj země–letadlo)“, nové ustanovení 4.2.6	C	V předpisech EU činí spodní prahová hodnota u silné turbulence 0,7 a u mírné turbulence 0,4.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že spodní prahové hodnoty budou upraveny na 0,45 pro silnou turbulenci a na 0,20 pro mírnou turbulenci, což bude v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 6, Tabulka A6-1A „Schéma (template) pro informace SIGMET a AIRMET“	C	Ustanovení v předpisech EU nezahrnují: 1) identifikaci oblaku typu kumulonimbus (CB) ve spojení s předpovědí polohy tropické cyklony a související poznámky pod čarou a 2) revize poznámek pod čarou týkajících se zpráv SIGMET pro radioaktivní oblak.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává zahrnutí 1) identifikace oblaku kumulonimbus ve spojení s předpovědí polohy tropické cyklony a souvisejících poznámek pod čarou a 2) revize poznámek pod čarou týkající se zpráv SIGMET pro radioaktivní oblak, což bude v souladu se změnou ICAO č. 79.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 6, Tabulka A6-1B „Schéma (template) pro mimořádná hlášení z letadel (spoj země–letadlo)“	C	Předpisy EU nezahrnují: 1) „silnou prachovou vichřici“ (HVY DS) a 2) vložení položek „Pozorování“ v souvislosti s položkami „Poloha“ a „Hladina“.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že dojde ke zvážení, zda je vhodné zahrnout do nařízení (EU) 2017/373 mimořádná hlášení z letadel (spoj země–letadlo) v kontextu provozu v EU.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 6, Příklad A6-4 „Informace SIGMET pro radioaktivní oblak“	C	Formulace zprávy SIGMET pro radioaktivní oblak podle ICAO nebyla přijata do pravidel EU.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že bude zahrnuta formulace zprávy SIGMET pro radioaktivní oblak podle ICAO, což bude v souladu se změnou ICAO č. 79.

PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 8, 2.2 „Formát informací o význačném počasí“, ustanovení 2.2.1	B	Předpisy EU v tomto ohledu nerozlišují mezi plánováním před letem a změnou plánů během letu.	V tomto ohledu se nepředpokládá změna nařízení (EU) 2017/373.
PŘÍLOHA 3, změna č. 79, doplněk 8, 2.2 „Formát informací o význačném počasí“, ustanovení 2.2.2	C	S přihlédnutím k odložené použitelnosti (4. listopadu 2021) doporučení, podle kterého má být informace o význačném počasí poskytovaná centry WAFC ve tvaru kódu IWXXM, jej pravidla EU nezahrnují.	Do třetího čtvrtletí roku 2021 se plánuje přijetí změny nařízení (EU) 2017/373, přičemž se očekává, že s přihlédnutím k odložené použitelnosti (4. listopadu 2021) bude zahrnuto doporučení, podle kterého má být informace o význačném počasí poskytovaná centry WAFC ve tvaru kódu IWXXM, a bude v souladu se změnou ICAO č. 79.

1.3. Změny č. 44, 37, 23 částí I, II a III přílohy 6 Provoz letadel

1.3.1. Popis

Změna č. 44 přílohy 6 části I se týká konfliktních zón, provozu za každého počasí, harmonizace termínů pro povolení, přijetí a schválení (AAA), nákladového prostoru, systémů signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS), záchranných vest, článku 83 *bis*, letových zapisovačů, záznamů zpráv v rámci komunikace datovým spojem a určení polohy letadla v tísni.

Změna č. 37 přílohy 6 části II se týká provozu za každého počasí, harmonizace termínů pro povolení, přijetí a schválení (AAA), článku 83 *bis*, letových zapisovačů a záznamů zpráv v rámci komunikace datovým spojem.

Změna č. 23 přílohy 6 části III se týká provozu za každého počasí, harmonizace termínů pro povolení, přijetí a schválení (AAA), článku 83 *bis*, tvorby předpisu výkonnosti vrtulníku v závislosti na expozici, letových zapisovačů a záznamů zpráv v rámci komunikace datovým spojem.

1.3.2. Příslušné právo Unie

Nařízení Komise (EU) č. 965/2012[5]

1.3.3. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 44 části I přílohy 6

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**

[5] Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1.

4.2.8.1.1	C	Částečně provedeno. Systém CVS nezíská provozní zápočet. Nařízení (EU) č. 965/2012 v současnosti umožňuje provozní zápočet pouze pro HUD a EVS.	
4.2.8.2	C	Částečně provedeno. Nově zavedené prvky standardu zatím nebyly provedeny do předpisů EU.	
4.3.4.1.2	C	Částečně provedeno. Předpisy EU místo pojmu EDTO používají pojem ETOPS.	Standardy EDTO mají být provedeny do nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 prostřednictvím úkolu RMT.0392.
4.7.2.1	C	Neprovedeno. Nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 nepoužívá pojem EDTO. Místo něj se používá pojem ETOPS.	Standardy EDTO mají být provedeny do nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 prostřednictvím úkolu RMT.0392.
4.7.2.2	C	Neprovedeno. Nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 nepoužívá pojem EDTO. Místo něj se používá pojem ETOPS.	Standardy EDTO mají být provedeny do nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 prostřednictvím úkolu RMT.0392.
4.7.2.3	C	Neprovedeno. Nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 nepoužívá pojem EDTO. Místo něj se používá pojem ETOPS.	Standardy EDTO mají být provedeny do nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 prostřednictvím úkolu RMT.0392.
4.7.2.4	C	Neprovedeno. Nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 nepoužívá pojem EDTO. Místo něj se používá pojem ETOPS.	Standardy EDTO mají být provedeny do nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 prostřednictvím úkolu RMT.0392.
4.7.2.6	C	Neprovedeno. Nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 nepoužívá pojem EDTO. Místo něj se používá pojem ETOPS.	Standardy EDTO mají být provedeny do nařízení (EU) č. (EU) 965/2012 prostřednictvím úkolu RMT.0392.
6.1.5.1	C	Neprovedeno.	
6.1.5.2	C	Neprovedeno.	

6.1.5.3	C	Neprovedeno.	
6.1.5.4 Doporučení	C	Neprovedeno.	
6.3.3.1.1	A	Přísnější nebo přesahuje. Čl. CAT.IDE.A.195 písm. a) nařízení (EU) č. 965/2012 vyžaduje u letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 8. dubna 2014 nebo později, záznam komunikace datovým spojem.	
6.3.3.1.2	C	Neprovedeno. Čl. CAT.IDE.A.195 písm. a) nařízení (EU) č. 965/2012 je použitelný pouze pro letouny, jimž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno ke dni 8. dubna 2014 nebo později. Dovybavení zařízením pro záznam komunikace datovým spojem se nepožaduje.	
6.3.3.1.3 Doporučení	C	Neprovedeno.	
6.18.1	C	Částečně provedeno. Článek CAT.GEN.MPA.210 nařízení (EU) č. 965/2012 není použitelný pro letouny s MCTOM nižší než 45 500 kg a s MOPSC menší než 19. Článek CAT.GEN.MPA.210 je navíc použitelný pouze pro letouny, jimž je individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno ke dni 1. ledna 2023 nebo později.	
6.18.2 Doporučení	C	Neprovedeno.	
Doplněk 8 1.6	C	Neprovedeno. Je-li použit ADRS, neexistuje v současnosti žádný požadavek EU na spolehlivost jeho zdroje napájení.	Oznámí se rozdíl oproti standardu 6.3.1.1.1.

Doplněk 10	C	Neprovedeno	

1.1.4. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 37 části II přílohy 6

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
2.2.2.2.1.1	C	Částečně provedeno. Systém CVS nezíská provozní zápočet. Nařízení (EU) č. 965/2012 v současnosti umožňuje provozní zápočet pouze pro HUD a EVS.	
2.4.16.2.1	C	Částečně provedeno.	V části NCO není požadavek na přítomnost letového zapisovače.
2.4.18.1	C	Neprovedeno.	
2.4.18.2	C	Neprovedeno.	
2.4.18.3	C	Neprovedeno.	
2.4.18.4	C	Neprovedeno.	
Doplněk 2.5	C	Neprovedeno.	

1.1.5. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 23 části III přílohy 6

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
2.2.8.1.1	C	Částečně provedeno. Systém CVS nezíská provozní zápočet. Nařízení (EU) č. 965/2012 v současnosti umožňuje provozní zápočet pouze pro HUD a EVS.	
2.2.8.2	C	Částečně provedeno Nově zavedené prvky standardu zatím nebyly provedeny do předpisů EU.	

4.1.5.1	C	Neprovedeno	
4.1.5.2	C	Neprovedeno	
4.1.5.3	C	Neprovedeno	
4.1.5.4	C	Neprovedeno	
4.3.3.1.2	C	Neprovedeno	
4.3.3.1.2.4	C	Neprovedeno	
4.7.3.1.1.1	C	Neprovedeno	
4.13.1	C	Neprovedeno	
4.13.2	C	Neprovedeno	
4.13.3	C	Neprovedeno	
4.13.4	C	Neprovedeno	
Doplněk 4 1.6	C	Neprovedeno. Je-li použit ADRS, neexistuje v současnosti žádný požadavek EU na spolehlivost jeho zdroje napájení.	Měl by být oznámen rozdíl oproti standardu 4.3.1.1.4.
Doplněk 6	C	Neprovedeno	

1.4. Změna č. 92 přílohy 10 o civilní letecké komunikační službě, svazky I a II

1.4.1. Popis

Svazek I: Změna se týká globálního družicového navigačního systému (GNSS) a konvenčních navigačních prostředků a je výsledkem čtvrté a páté schůze Panelu pro navigační systémy (NSP/4 a 5). Změna se zabývá: a) výkonnostními kategoriemi zařízení pro přistávání podle přístrojů (ILS), b) poskytováním informací o provozním stavu radionavigačních služeb, c) aktualizací ustanovení o systému s družicovým rozšířením (SBAS), která zavádí nové poskytovatele služeb SBAS, nový standardní identifikátor koordinovaného světového času (UTC) a požadavky na monitorování předávání dat (IOD) globálního polohového systému (GPS), d) ustanoveními k zajištění kompatibility datového přenosu na velmi krátkých vlnách (VDB) v systému s pozemním rozšířením (GBAS) s ILS a VKV všesměrovým majákem (VOR), e) vyjasněním a opravami ustanovení o systému GBAS a f) doplňkovými pokyny ohledně limitů výstrah o integritě GNSS.

Svazek II: Změna se týká modelu pro výměnu meteorologických informací ICAO (IWXXM), letecké pevné komunikační sítě (AFTN) a letecké pevné služby (AFS).

1.4.2. Příslušné právo Unie

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[6]

1.4.3. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 92 přílohy 10 svazku I

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
Příloha 10, svazek I, změna č. 92	C	Nařízení (EU) 2017/373 odkazuje pouze na přílohu ICAO 10 svazek I až po změnu č. 89 včetně.	Souladu bude dosaženo po změně článku CNS.TR.100 nařízení (EU) 2017/373 v rámci [kolu RMT.0719 „Pravidelná změna pravidel ATM/ANS (IR/AMC/GM)“ podle harmonogramu uvedeného v Evropském plánu pro bezpečnost letectví.

1.1.0.

1.1.4. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 92 přílohy 10 svazku II

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
Příloha 10, svazek II, změna č. 92, kapitola 4, 4.3	C	Nařízení (EU) 2017/373 odkazuje pouze na přílohu ICAO 10 svazek I až po změnu č. 89 včetně.	Souladu bude dosaženo po změně článku CNS.TR.100 nařízení (EU) 2017/373 v rámci [kolu RMT.0719 „Pravidelná změna pravidel ATM/ANS (IR/AMC/GM)“ podle harmonogramu uvedeného v Evropském plánu pro bezpečnost letectví.

1.5. Změna č. 52 přílohy 11 Letové provozní služby

1.5.1. Popis

Změny se týkají plánování pro nepředvídané události v konfliktních oblastech. Jsou inspirovány bezpečnostními doporučeními nizozemské Komise pro bezpečnost (DSB) v návaznosti na nehodu letu 17 Malaysian Airlines (MH17) a doporučeními pracovní skupiny o rizicích pro civilní letectví v konfliktních oblastech (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Změna se rovněž týká změn v podobě nového ustanovení o opakování povolení řidiči provozních vozidel.

1.5.2. Příslušné právo Unie

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[7]

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/469[8]

[6] Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1.
[7] Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1.
[8] Úř. věst. L 104, 3.4.2020, s. 1.

Nařízení Komise (EU) č. 139/2014[9]

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012[10]

1.5.3. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 52 přílohy 11

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
Příloha 11, změna č. 52, kapitola 2.19, bod 2.19.3	C	Předpisy EU nezahrnují požadavek na příslušný úřad ATS, jenž má provést hodnocení bezpečnostních rizik a zavést vhodná opatření pro zmírnění rizik.	Změna nařízení (EU) 2017/373 má být provedena prostřednictvím úkolu RMT.0719 „Pravidelná aktualizace uspořádání letového provozu / pravidel letové navigační služby“ a harmonogram lze najít v Evropském plánu pro bezpečnost letectví (EPAS).
Příloha 11, změna č. 52, kapitola 2.19, bod 2.19.3.1	C	Předpisy EU nezahrnují požadavek, aby členský stát zavedl postupy pro usnadnění zvážení veškerých relevantních a významných bezpečnostních faktorů při posouzení bezpečnostních rizik.	Změna nařízení (EU) 2017/373 má být provedena prostřednictvím úkolu RMT.0719 „Pravidelná aktualizace uspořádání letového provozu / pravidel letové navigační služby“ a harmonogram lze najít v Evropském plánu pro bezpečnost letectví (EPAS).

[9] Úř. věst. L 44, 14.2.2020, s. 1.
[10] Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1.

Příloha 11, změna č. 52, hlava 3, bod 3.7.3.3	A	Návrh na změnu nařízení (EU) č. 139/2014, jenž má být zveřejněn do konce roku 2020, obsahuje následující ustanovení: *„(3) Řidiči rádiem vybaveného vozidla, kteří pracují nebo mají v úmyslu pracovat na provozní ploše, opakují pracovníkům letových provozních služeb hlasem přenášené části pokynů týkající se bezpečnosti. Pokyny ke vstupu na dráhu, vyčkávání, křížení nebo provozu na kterékoli dráze, pojezdové dráze nebo dráhovém pásu, řidiči vždy opakují;* *(4) opakovat nebo potvrzovat pracovníkům letových provozních služeb jiné pokyny než ty, které jsou uvedeny v bodě (3), a to způsobem, který jasně sděluje, že byly pochopeny a budou dodrženy.* <u>Znění ICAO</u>: Vozidlo, které operuje nebo hodlá operovat na provozní ploše, musí řídícímu letového provozu opakovat hlasem přenášené části pokynů související s bezpečností, např. pokyny ke vstupu na dráhu, vyčkávání, křížení nebo k operování na kterékoli otevřené dráze nebo pojezdové dráze.	Předpokládá se, že nařízení EU bude přísnější, protože se má za to, že požadavky na řidiče vozidel by měly být stejně přesné jako na letovou posádku. Odpovídající požadavky nařízení (EU) č. 139/2014 lze replikovat v nařízení (EU) č. 923/2012 v článku SERA.8015 písm. e) prostřednictvím úkolu RMT.0476 „Pravidelná aktualizace pravidla SERA (IR/AMC/GM)“ a jejich použitelnost je plánována ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023.

Příloha 11, změna č. 52, hlava 3, bod 3.7.3.4	C	Pravidla EU nezahrnují požadavek, aby řídící poslouchal opakování povolení řidičem vozidla.	O změně nařízení (EU) č. 923/2012 se uvažuje prostřednictvím úkolu RMT.0476 „Pravidelná aktualizace pravidla SERA (IR/AMC/GM)“ a její použitelnost se plánuje na čtvrtém čtvrtletí roku 2023, kdy požadavek, aby řídící poslouchal opakování povolení řidičem vozidla, už bude v souladu se změnou č. 52.

1.6. Změny č. 15 a 9 přílohy 14 Letiště, svazky I a II

1.6.1. Popis

Svazek I: Změna se týká projektování a provozování letišť a vizuálních navigačních prostředků.

Svazek II: Změna se týká úprav specifikací pro projektování a provozování letišť pramenících z třetího zasedání Panelu pro projektování a provozování letišť (ADOP/3) a z osmého zasedání studijní skupiny PANS-Aerodromes (PASG/8).

1.6.2. Příslušné právo Unie

Svazek I: Nařízení Komise (EU) č. 139/2014[11] a prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[12]

Svazek II: Nařízení Komise (EU) No 139/2014[13]

1.6.3. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 15 přílohy 14 svazku I

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
1.1.7. Instalace předmětů na dráhovém pásu	A	Certifikační specifikace obsahují u některých typů dráhy vyšší hodnoty.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
3.6.3 Šířka předpolí	A	Současná certifikační specifikace obsahuje u některých typů dráhy vyšší hodnoty.	Agentura EASA dále zváží, zda je potřeba certifikační specifikaci změnit.

[11] Úř. věst. L 44, 14.2.2020, s. 1.
[12] Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1.
[13] Úř. věst. L 44, 14.2.2020, s. 1.

3.12.6 Vyčkávací plochy, vyčkávací místa dráhy, mezilehlá vyčkávací místa a vyčkávací místa na komunikaci	B	Současná certifikační specifikace neobjasňuje záměr specifikace s ohledem na vnitřní přechodovou plochu.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
3.12.8 Vyčkávací plochy, vyčkávací místa dráhy, mezilehlá vyčkávací místa a vyčkávací místa na komunikaci	C	Ustanovení bylo provedeno jako GM.	Ustanovení může být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.3.23.4 Dráhová ochranná návěstidla	C	Současné certifikační specifikace toto ustanovení neřeší.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.3.23.5 Umístění dráhových ochranných návěstidel	C	Současné certifikační specifikace toto ustanovení neřeší.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.3.23.6 Umístění dráhových ochranných návěstidel	C	Současné certifikační specifikace toto ustanovení neřeší.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.3.23.10 Charakteristiky dráhových ochranných návěstidel	B	Současné certifikační specifikace toto ustanovení řeší jiným způsobem.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.3.29.3 Umístění příčky zákazu vstupu	C	Současné certifikační specifikace toto ustanovení neřeší.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.3.29.8 Charakteristika příčky zákazu vstupu	B	Současné certifikační specifikace toto ustanovení řeší jiným způsobem.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.4.1 Tabulka 5-5	A	Současné ustanovení uvádí větší výšku štítu znaků.	Ustanovení má být zachováno.

5.4.3.35 Informační znaky	C	Současné certifikační specifikace toto ustanovení neřeší zcela.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.4.3.37 Informační znaky	C	Současné certifikační specifikace toto ustanovení neřeší zcela.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
5.4.3.39	C	Současné certifikační specifikace toto ustanovení neřeší zcela.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.
9.9.5	A	Současná certifikační specifikace má vyšší nároky, pokud jde o instalaci objektů na některých typech dráhy.	Ustanovení má být přijato do třetího čtvrtletí roku 2021.

1.1.4. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 9 přílohy 14 svazku II

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
1.1 Definice pojmu „D“	C	Současná ustanovení tuto definici neobsahují. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
1.1 Definice D-hodnoty	C	Současná ustanovení tuto definici neobsahují. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
1.1 Definice plochy schopné přenášet dynamické zatížení	C	Současná definice je spojená s nouzovým dosednutím a nikoli s pohybem vrtulníku. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

1.1 Definice protáhlého	C	Současná ustanovení tuto definici neobsahují. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
1.1 Definice stání vrtulníku	C	Současná definice nepokrývá veškeré funkce obsažené v nové definici stání vrtulníku. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, které spadají do rozsahu nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
1.1 Definice pojezdové dráhy pro vrtulníky	C	Současná ustanovení nový obsah této definice neobsahují. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
1.1 Definice pojezdové trati pro vrtulníky	C	Současná ustanovení tuto definici neobsahují. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
1.1 Definice ochranného prostoru	C	Současná definice zahrnuje i pojezdovou trať. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
1.1 Definice kruhu prostoru dotyku (TDPC)	C	Současná ustanovení tuto definici neobsahují. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

1.1 Definice značení prostoru dotyku (TDPM)	C	Současná ustanovení tuto definici neobsahují. Kromě toho se vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
2.4.1 Rozměry heliportu a související informace	C	Tato specifikace nebyla provedena.	Tato specifikace bude zvážena v budoucnosti do čtvrtého čtvrtletí roku 2023 v rámci úkolu RMT.0722.
2.4.3 Rozměry heliportu a související informace	C	Tato specifikace nebyla provedena.	Tato specifikace bude zvážena v budoucnosti do čtvrtého čtvrtletí roku 2023 v rámci úkolu RMT.0722.
2.7.1 Záchranné a hasičské služby (informace o úrovni ochrany)	C	Příslušné specifikace, které platí i pro letiště, byly provedeny jako poradenský materiál.	Tato specifikace bude zvážena v budoucnosti do čtvrtého čtvrtletí roku 2023 v rámci bodu RMT.0722.
2.7.2 Záchranné a hasičské služby (kategorie)	C	Příslušné specifikace, které platí i pro letiště, byly provedeny jako poradenský materiál.	Tato specifikace bude zvážena v budoucnosti do čtvrtého čtvrtletí roku 2023 v rámci úkolu RMT.0722.
2.7.3 Záchranné a hasičské služby (zavedení změn úrovně ochrany)	C	Příslušné specifikace, které platí i pro letiště, byly provedeny jako poradenský materiál.	Tato specifikace bude zvážena v budoucnosti do čtvrtého čtvrtletí roku 2023 v rámci úkolu RMT.0722.
2.7.4 Záchranné a hasičské služby (nová kategorie)	C	Příslušné specifikace, které platí i pro letiště, byly provedeny jako poradenský materiál.	Tato specifikace bude zvážena v budoucnosti do čtvrtého čtvrtletí roku 2023 v rámci úkolu RMT.0722.
3.1.1 Plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO)	C	Současná ustanovení řeší FATO jiným způsobem. Kromě toho se současné ustanovení vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

3.1.2 Ustanovení FATO	C	Současná ustanovení nepředpokládají, že plocha FATO musí být pevná. Kromě toho se současné ustanovení vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.3 Rozměry FATO	C	Současná ustanovení definují rozměry FATO jiným způsobem. Kromě toho se současné ustanovení vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.5 Sklon pevné plochy FATO	C	Současná ustanovení definují sklon FATO jiným způsobem. Kromě toho se současné ustanovení vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.8 Bezpečnostní plochy FATO	C	Současná ustanovení řeší bezpečnostní plochy jiným způsobem. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.9 Rozměry bezpečnostní plochy FATO	C	Současná ustanovení definují rozměry bezpečnostní ploch jiným způsobem. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

3.1.11 Objekty na bezpečnostní ploše FATO	C	Současná ustanovení řeší přítomnost objektů na bezpečnostní ploše jiným způsobem. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.13 Ustanovení o chráněném bočním sklonu	C	Současná ustanovení řeší přítomnost objektů na bezpečnostní ploše jiným způsobem. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.14 Ustanovení o chráněném bočním sklonu	C	Současná ustanovení řeší přítomnost objektů na bezpečnostní ploše jiným způsobem. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.15 Překážky na povrchu chráněného bočního sklonu	C	Současná specifikace předvídá možnost penetrace povrchu za jistých podmínek. Kromě toho se současné ustanovení vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

3.1.16 Předpolí heliportu	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.19 Šířka předpolí heliportu	C	Současné ustanovení obsahuje jediný sklon. Kromě toho se současné ustanovení vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.21 Prostory dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF)	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.24 Rozměry TLOF	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.26 Sklony na TLOF	A	Současná specifikace obsahuje přísnější charakteristiky sklonu. Kromě toho se současné ustanovení vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

3.1.27 TLOF v rámci FATO	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.28 TLOF na stání vrtulníku	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.29 Značení TLOF	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.30 TDPM v rámci FATO/TLOF	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.31 Alternativní TDPM	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

3.1.33 Pojezdové dráhy pro vrtulníky	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.34 Šířka pojezdových drah pro vrtulníky	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.35 Příčný sklon pojezdových drah pro vrtulníky	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.36 Pojezdové tratě pro vrtulníky	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.38 Sklon pojezdové trati pro vrtulníky	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

3.1.42 Trati pro pojíždění vrtulníku za letu	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.44 Stání vrtulníku	C	Současná ustanovení řeší charakteristiku stání jiným způsobem. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.45 Rozměry stání vrtulníku	C	Současná ustanovení řeší charakteristiku stání jiným způsobem. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.46 Sklon stání vrtulníku	C	Současná ustanovení řeší charakteristiku stání jiným způsobem. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.47 Značení stání vrtulníku	C	Současná ustanovení umožňují neoznačit stání. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

3.1.52 Ochranný prostor stání s nesouběžným využitím	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
3.1.55 Sklon pevného ochranného prostoru	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
4.2.7 Povrch pro přiblížení a stoupání po vzletu u povrchových heliportů	C	Specifikace nepokrývá dostupnost alespoň jednoho ochranného bočního sklonu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.2 Poznávací značení heliportu (poznámka, ale je zaveden nový obrázek 5-1A)	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

5.2.7.4 Charakteristiky značení zaměřovacího bodu	C	Současná ustanovení určují jako použitelnou barvu bílou a nevyžadují, aby barva značení kontrastovala s pozadím. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.9.1 Poskytování TDPM	C	Současné ustanovení definuje poskytování TDPM normativněji a podmíněněji. Kromě toho se současné ustanovení vztahuje pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.9.2 Charakteristiky TDPM	C	Současná ustanovení tyto specifikace neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.9.3 Umístění TDPC	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

5.2.9.5 Značení sektoru se zákazem přistání	C	Současná ustanovení tyto specifikace neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.9.8 Délka postranní linie	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.9.9 Charakteristiky značení sektoru se zákazem přistání	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.9.10 Priorita TDPM	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.2 Značení středové čáry vrtulníku	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

5.2.13.3 Umístění značení pojezdové dráhy pro vrtulníky	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.4 Umístění značek pojezdové dráhy pro vrtulníky	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.5 Vzdálenost mezi značkami pojezdové dráhy pro vrtulníky	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.6 Značení středové čáry na zpevněných pojezdových drahách pro vrtulníky	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.7 Značení středové čáry na nezpevněných pojezdových drahách pro vrtulníky	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.8 Charakteristiky okrajového značení pojezdové dráhy vrtulníku	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

5.2.13.9 Okrajové značky pojezdové dráhy vrtulníku	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.10 Výška okrajových značek pojezdové dráhy vrtulníku	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.11 Barva okrajových značek pojezdové dráhy vrtulníku	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.13.12 Osvětlení okrajových značek pojezdové dráhy vrtulníku	C	Současná ustanovení odkazují na pozemní pojezdovou dráhu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.14.1 Značení a značky dráhy pro pojíždění vrtulníku za letu	C	Současné požadavky vyžadují poskytnutí příslušného značení a značek pouze za jistých podmínek. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

5.2.14.2 Umístění značení a značek dráhy pro pojíždění vrtulníku za letu	C	Současná ustanovení odkazují na dráhu pro pojíždění za letu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.14.3 Značení středové čáry dráhy pro pojíždění vrtulníku za letu	C	Současná ustanovení odkazují na dráhu pro pojíždění za letu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.14.4 Značení středové čáry na nezpevněných drahách pro pojíždění vrtulníku za letu	C	Současná ustanovení odkazují na dráhu pro pojíždění za letu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.14.5 Značky dráhy pro pojíždění vrtulníku za letu	C	Současná ustanovení odkazují na dráhu pro pojíždění za letu. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.15.1 Poskytnutí obvodového značení stání vrtulníku	C	Současné požadavky vyžadují poskytnutí obvodového značení stání vrtulníku pouze za jistých podmínek. . Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

5.2.15.2 Poskytnutí TDPM stání vrtulníku	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.15.4 Umístění TDPM, vyrovnávacího značení, vjezdového a výjezdového značení	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.15.6 Charakteristiky obvodového značení stání vrtulníků	C	Současná ustanovení neřeší nové charakteristiky tohoto značení. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.2.15.7 Charakteristiky TDPM	C	Současná ustanovení definují charakteristiky TDPM jinak. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.3.1 Návěstidla obecně – Odstranění ilustrace HAPI z obrázku 5-11	C	Současná ustanovení obsahují ilustraci HAPI. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Současná ustanovení se považují za nezbytná a mají být zachována.

5.3.5 Vizuální soustava pro osové vedení	C	Současná ustanovení obsahují specifikaci umístění, formátu signálu, rozložení návěstidel, nastavení trajektorie a azimutu a charakteristiky vizuální soustavy pro osové vedení. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Současná ustanovení se považují za nezbytná a mají být zachována.
5.3.6 Světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení	C	Současná ustanovení obsahují specifikaci umístění, formátu signálu, rozložení světla, nastavení sklonu a nadmořské výšky, charakteristiky světelné jednotky, ochranné plochy překážek. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR umístěné na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014	Současná ustanovení se považují za nezbytná a mají být zachována.
5.3.9.17 Obvodová světa TLOF umístěná na FATO na úrovni vyvýšeného heliportu	C	Současná specifikace umožňuje, aby obvodová světla TLOF přesahovala o více než 5 cm. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.3.10.1 Ustanovení o plošném osvětlení stání	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

5.3.10.2 Umístění reflektorů pro plošné osvětlení stání vrtulníku	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.3.10.3 Spektrální složení světla plošného osvětlení stání	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.3.10.4 Horizontální a vertikální osvětlení	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.3.13.1 Překážky v oblastech mimo a pod hranicí OLS	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.
5.3.13.2 Nadzemní dráty nebo kabely přes řeku	C	Současná ustanovení tuto specifikaci neřeší. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace bude zvážena v rámci budoucí tvorby předpisů.

6.2.1.3 Zařízení a služby RFF na úrovňových a vyvýšených heliportech, které jsou umístěné nad neobydlenými stavbami	C	Současná ustanovení předvídají poskytnutí RFF, aniž by bylo nutné provést posouzení rizika. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.
6.2.2.2 Kalkulace praktické kritické oblasti, na kterou je základní hasební látka aplikována jednolitým proudem	C	Úroveň ochrany je stanovena v souladu s ustanoveními platnými pro letiště. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.
6.2.2.3 Kalkulace praktické kritické oblasti, na kterou je základní hasební látka aplikována rozptýleným proudem (s výjimkou helideků)	C	Platí specifikace letištních záchranných a hasičských služeb. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.
6.2.3.1 Množství základní hasební látky a doplňkových látek	C	Množství látek je stanoveno v souladu s ustanoveními platnými pro letiště. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.

6.2.3.5 Doplňkové látky	C	Platí specifikace letištních záchranných a hasičských služeb. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.
6.2.3.8 Doplňkové látky	C	Platí specifikace letištních záchranných a hasičských služeb. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.
6.2.4.1 Doba odezvy na úrovňových heliportech	C	Použitelná pravidla neobsahují určitou dobu odezvy, které má být dosaženo. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.
6.2.5.1 Záchranná opatření	C	Platí specifikace letištních záchranných a hasičských služeb. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.
6.2.6 Komunikační a výstražný systém	C	Platí specifikace letištních záchranných a hasičských služeb. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.

6.2.7.1 Počet členů personálu záchranných a hasičských služeb	C	Platí specifikace letištních záchranných a hasičských služeb a personál je vždy poskytnut. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.
6.2.7.2 Výcvik personálu záchranných a hasičských služeb	C	Platí specifikace letištních záchranných a hasičských služeb a personál je vždy poskytnut a vycvičen. Kromě toho se současná ustanovení vztahují pouze na heliporty VFR na letištích, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 139/2014.	Tato specifikace týkající se samostatných heliportů bude zvážena v budoucí tvorby předpisů.

1.7. Změna č. 41 přílohy 15 o letecké informační službě

1.7.1. Popis

Navrhovaná změna se týká plánování pro nepředvídané události v konfliktních oblastech.

1.7.2. Příslušné právo Unie

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[14]

1.7.3. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 41 přílohy 15

Ustanovení přílohy	Kategorie rozdílu	Podrobnosti o rozdílu	Poznámky
6.3.2.3	C	Neprovedeno. Předpisy EU v současné době nepožadují zveřejňování informací prostřednictvím NOTAM o činnostech rizikových pro civilní letectví a řešení konkrétních případů konfliktních zón.	Tato změna bude provedena při aktualizaci požadavků přílohy VI nařízení (EU) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Změny č. 13, 10 a 1 přílohy 16 Ochrana životního prostředí, svazky I, II a III

1.8.1. Popis

Svazek I: Změna souvisí s požadavky na osvědčení hluku letadel.

Svazek II: Změna souvisí s požadavky na osvědčení emisí leteckých motorů.

[14] Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1.

Svazek III: Změna souvisí s požadavky na osvědčení emisí CO2 letounů.

1.8.2. Příslušné právo Unie

Nařízení (EU) 2018/1139[15]

1.8.3. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 13 přílohy 16 svazku I

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
Příloha 16, svazek I, změna č. 13	C	Nařízení (EU) 2018/1139 odkazuje na přílohu ICAO 16, svazek I, změnu č. 12.	Do 31. března 2022 bude existovat rozdíl mezi vnitrostátními nařízeními a/nebo postupy [členského státu] a ustanoveními přílohy 16 svazku I včetně veškerých změn až po změnu č. 13 včetně.

1.1.4. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 10 přílohy 16 svazku II

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
Příloha 16, svazek II, změna č. 10 u standardů s datem použitelnosti k lednu 2021.	C	Nařízení (EU) 2018/1139 odkazuje na přílohu ICAO 16, svazek II, změnu č. 9.	Do 31. března 2022 bude existovat rozdíl mezi vnitrostátními nařízeními a/nebo postupy [členského státu] a ustanoveními přílohy 16, svazku II, včetně veškerých změn až po změnu č. 10 včetně.

1.1.5. Seznam rozdílů, které se oznámí pro změnu č. 1 přílohy 16 svazku III

Ustanovení přílohy	**Kategorie rozdílu**	**Podrobnosti o rozdílu**	**Poznámky**
Příloha 16, svazek III, změna č. 1	C	Nařízení (EU) 2018/1139 odkazuje na přílohu ICAO 16, svazek III.	Do 31. března 2022 bude existovat rozdíl mezi vnitrostátními nařízeními a/nebo postupy [členského státu] a ustanoveními přílohy 16, svazku III, včetně veškerých změn až po změnu č. 1 včetně.

[15] Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.